

Korea Ocean Business Corporation

Jul 3, 2023

Weekly Market Report

본 리포트는 해운시장 이해를 위한 정보 제공을 목적으로 발행하는 것으로 법적 책임 소재 등에 대한 증빙으로 사용될 수 없습니다.

Weekly Summary



Drybulker

너울처럼 오르내리다



Tanker

VLCC, 단기 변동성 확대



Container

4주만의 반등



Sale & Purchase

친환경 컨테이너선 대량발주

Macro Indicators

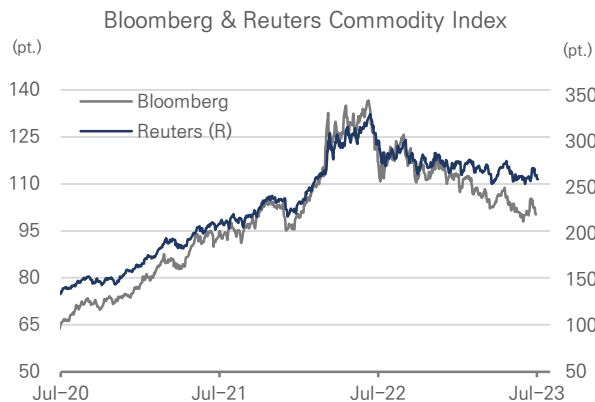
Foreign Exchange



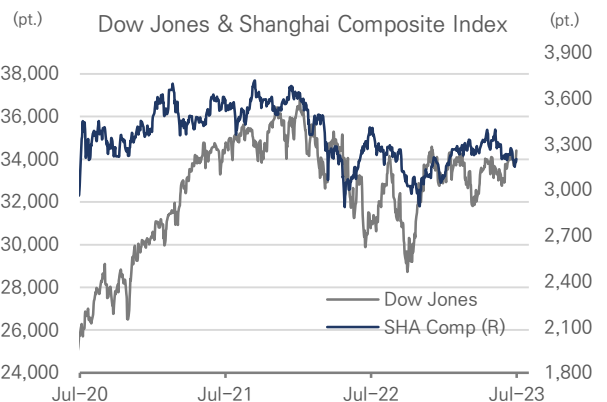
Interest Rates



Commodity Index



Stock Market



Cape 심리에 의한 시장

- 그간 시장을 견인하던 대서양의 선박공급 부족이 해소되는 한편, 중국의 기상 악화에 따른 철강 수요 부진 우려가 부각되며 하락
- 중국 리창 총리, 세계경제포럼에서 중국의 경제 회복 모멘텀이 강화되고 있으며, 하반기 경기 부양을 위한 추가 정책이 발표될 것이라고 강조
 - 중국 국가발개위도 6.26일 회의에서 금융기관들이 제조업에 대한 중장기 대출 확대를 독려
- 그러나 시장참여자들은 3분기에도 철강제품의 소비가 크게 증가하지 않을 것이라는 전망 유지
 - 경기부양책의 구체적인 내용이 수반되지 않고 있으며, 북중국의 폭염과 남중국의 폭우로 건설 조업이 계속 차질을 빚고 있는 점 등이 철강 수요 회복 가능성을 제한
 - 중국 최대의 철강생산 지역인 탕산시가 대기질 개선을 위해 철광석 소결 공정을 무기한 통제하기로 결정한 점도 철광석 수요 위축 요인
- '23.2분기 발틱 케이프사이즈 평균운선료 지수는 평균 15,561pt를 기록하였고, 기간 중 최고치 21,814pt, 최저치 9,254pt로 평균 대비 각각 6,253pt / 6,307pt의 편차를 나타냄
 - 이는 '22년 같은 기간에 기록한 16,570pt / 10,472pt 대비 크게 감소한 수준
 - 일간 등락이 크기는 수천 포인트를 기록하기도 하는 케이프 지수의 높은 변동성을 감안하면 올 2분기의 편차는 매우 작은 편
 - 이는 시장이 근본적인 수요 공급 요인보다는 향후 개선에 대한 기대감 등 심리적인 요인에 의해 더 많은 영향을 받은 점에 기인하는 것으로 판단
- 상승 모멘텀이 여전히 불투명하여 당분간 시장 심리 및 단기 수급에 따른 국지적 등락 지속 전망

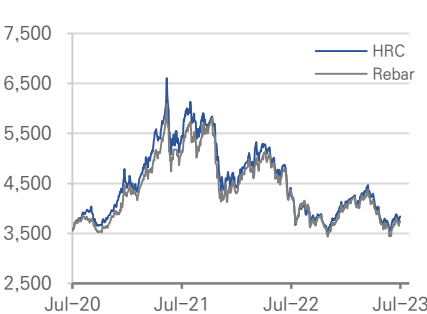
Panamax 가스가 싸다

- 대부분의 수역에서 공급 우위 구조가 나타나며 약 2주간 전 항로에 걸친 하락세 지속
- 북중국 지역의 폭염에도 불구하고 중국 내 여유로운 석탄 재고와 국제 천연가스 가격 하락 등의 영향으로 아시아 역내 석탄 물동량 위축
 - 추 후반 인도네시아를 비롯한 이슬람권의 휴무도 활동성 부진을 초래하며 운임시장 압박
- 유럽의 석탄 수요 침체가 장기화되며 남아공산 석탄의 아시아항 판매 비중이 증가한 점도 태평양 역내 선박 공급을 증대시키는 요인
- 브라질의 이모작 옥수수 수확이 지연되고 있는 점도 남미 물동량 유입을 제한
 - 6.22일 기준 브라질 이모작 옥수수 수확 진행률은 9.3%로 전년동기의 20.3% 대비 느림
- 금주 하락세 장기화에 따른 반발적 저점 확보 시도가 예상되나, 시장을 지지할만한 요인은 아직 발견되지 않음

Supramax 미국 곡물 부진

- 태평양의 회복을 대서양의 하락이 상쇄하며 주간 보합세 구현
- 파나마크스 대비 저평가된 태평양은 인도네시아 석탄 신규 물량이 수프라막스로 유입되며 반등
- 그러나 USG, 흑해 등 대서양 항로들은 상승동력 확보에 실패하며 1개월 이상 장기 하락세 구현
 - 지난주 USG 주간 곡물수출검역량은 46.3만톤으로 '21.9월 이후 최저치를 기록. 미국 전체 곡물수출검역량도 89.6만톤을 기록하여 마찬가지로 '21.9월 이후 처음으로 1백만톤을 하회
- 대서양의 하락세를 멈춤 실마리가 발견되지 않는 가운데, 지난주 시장을 지지했던 태평양 항로들의 파나마크스 대비 격차가 축소될 경우 금주 전반적인 하락압력이 가중될 것으로 예상됨

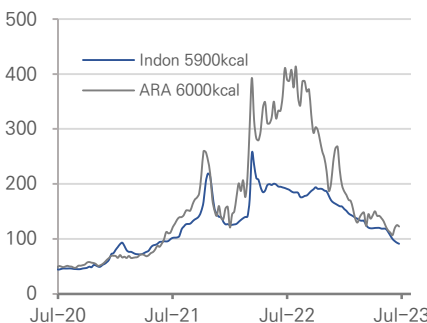
Steel Price (China)



Iron ore Price



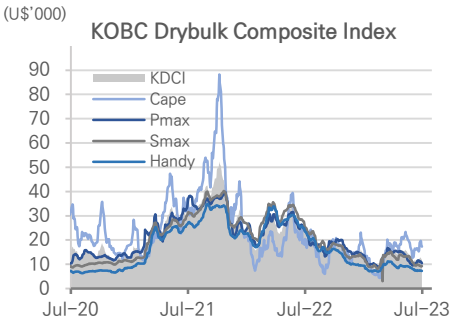
Steam Coal Price



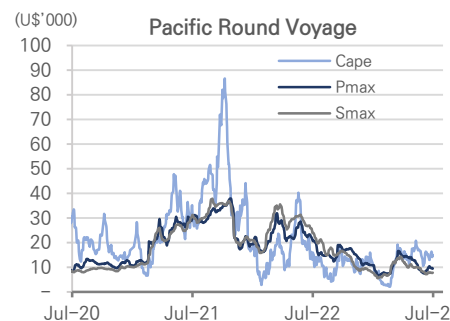
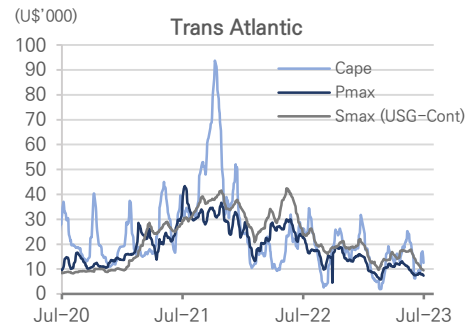
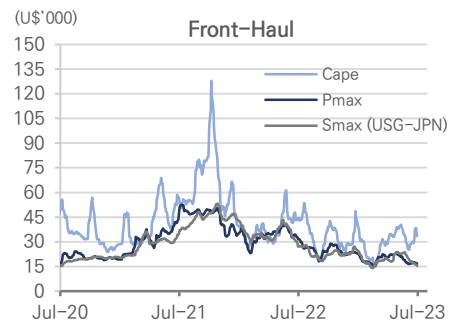
Grain Price (U.S)



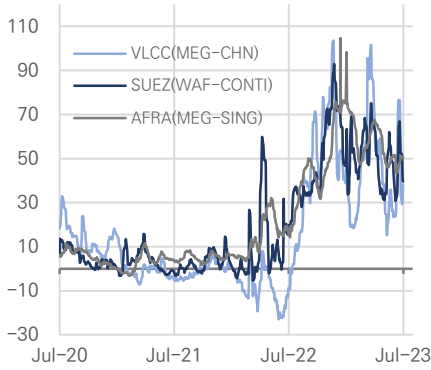
※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus



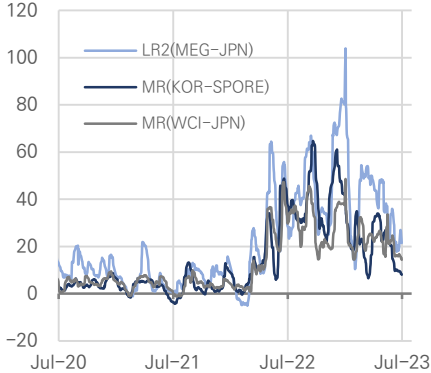
		6/30	6/23	증감
KDCI		11,809	12,508	▼ 699
Cape	평균	17,336	18,822	▼ 1,486
	F/H	33,450	37,750	▼ 4,300
	T/A	12,425	16,375	▼ 3,950
	Pac RV	14,938	16,375	▼ 1,437
P'max	평균	10,472	11,007	▼ 535
	F/H	16,591	17,143	▼ 552
	T/A	7,382	7,868	▼ 486
	Pac RV	9,142	9,623	▼ 481
S'max	평균	9,170	9,384	▼ 214
	F/H	15,217	16,342	▼ 1,125
	T/A	9,431	10,166	▼ 735
	Pac RV	7,815	7,781	▲ 34



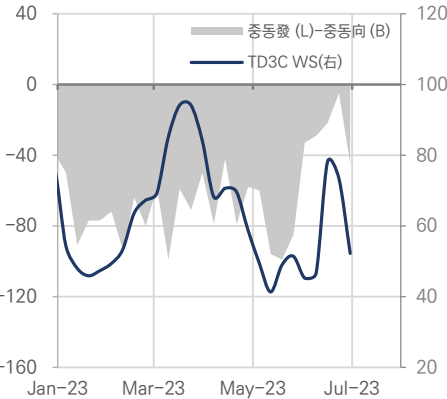
(US\$'000) Crude Tanker Spot Earning



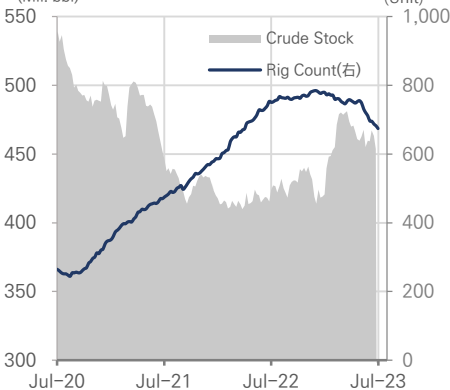
(US\$'000) Product Tanker Spot Earning



VLCC 중동 기준 Laden/Ballast Spread (ppt)



(Mil. bbl) US Crude Stocks & Rig Count



원유선

- VLCC: 수에즈 동부 화물 유입 둔화에도 주 후반 미국과 서아프리카 선적 화물 유입 증가 등 대서양 수역의 활동성 회복은 시황 상승을 견인. 중동/중국 구간 WS 주간 5.2% 반등 - 중동 기준 Laden/Ballast Spread(선박 공급 상황 추정 지표, AIS)는 6월 말 이후 마이너스 폭 확대. 선박 공급 압력 심화는 추가 상승폭 제한 요인. 시황 보합세 예상
- Suezmax: 화물 유입은 증가했으나 상위 선형의 흡수에 WAF/유럽 구간 WS 16% 하락 - 반면 나이지리아 정부의 유조선사에 대한 운임 관련 세금 소급 부과 이슈 재점화에 따른 선박 공급 감소 효과는 시황 추가 하락폭을 제한할 것. 시황 약보합세 예상
- Aframax: 상위 선형 약세 영향 및 아시아 휴일에 따른 활동성 둔화에 중동/싱가포르 구간 시황 하락 전환. 수에즈 동부 가용 선박 증가도 시장을 압박. 시황 약보합세 예상

제품선

- LR: 수에즈 동부 가용 선박 증가 및 화물 유입 둔화로 인해 중동/일본 구간 WS 주간 2% 하락 전환. 경제성 하락에 아시아/유럽 구간 차익거래 유입 감소하며 선박 공급 압력 심화 - 석유화학제품 생산마진 악화와 함께 러시아산 납사 물량이 싱가포르에서의 환적을 통해 아시아로 공급되는 것으로 관측. 중동산 납사를 일부 대체하며 시황 하방압력으로 작용
- MR: 싱가포르 휴일 영향에 활동성 둔화되며 한국/싱가포르 구간 운임 7.2% 하락. 동남아 시황 약세에 따른 동북아로의 공선 유입도 계속되며 시장을 압박. 시황 약보합세 예상

	VLCC (MEG-China)	Suezmax (WAF-Cont.)	Aframax (MEG-SGP)	LR2 (MEG-JPN)	MR (KOR-SGP)*
WS	56.67 ▲ 2.81	101.14 ▼ 19.36	188.57 ▼ 0.93	113.89 ▼ 2.36	12.85 ▼ 1.00
TCE (US\$/day)	38,132 ▲ 4,386	39,609 ▼ 13,022	50,271 ▼ 55	21,531 ▼ 602	8,110 ▼ 1,481

※ MR(KOR-SGP) 운임: US\$/mt

국제유가

- 주요 산유국들의 감산 규모 확대 및 미국 원유 재고 감소에 주간 WTI 2.1% 상승 - 사우디아라비아는 기존 50만 b/d 원유 감산에 이어 7월부터 100만 b/d 추가 감산 개시
- 미국 원유 재고는 주간 960만 배럴 감소. 전략비축유 135만 배럴 방출, 정제가동률 0.9% 하락했으나 원유 순수입이 38만 b/d 감소하며 상업 재고 감소 야기. 원유 수출이 전주대비 약 80만 b/d 증가한 534만 b/d를 기록하며 VLCC 시황 반등 요인으로 작용
- 반면 휘발유와 중간유분(경유 등) 재고는 소비 둔화로 인해 각각 60만, 12만 배럴 증가
- 미국 원유 및 가스 시추기 수는 전주대비 8기 감소한 674기로 9주 연속 감소세 유지

연료유가

- 원유 가격 상승에도 불구하고 벙커링 수요 둔화에 싱가포르 LSFO 가격은 주간 1.4% 하락
- 반면 하절기 발전용 연료유 수요 유입은 HSFO 가격 하락폭을 제한
- LSFO/HSFO Spread는 주간 5% 축소된 \$142.5/톤 ('22년 평균 \$229, '23.상반기 \$166)

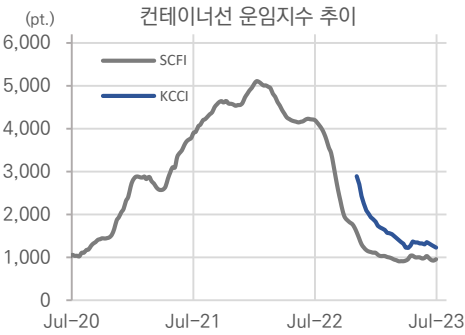


	WTI	HSFO	LSFO	Spread
가격*	70.64	451.50	594.00	142.50
증 감	▲ 1.48	▼ 1.00	▼ 8.50	▼ 7.50

※ Bunker Price : Singapore 기준

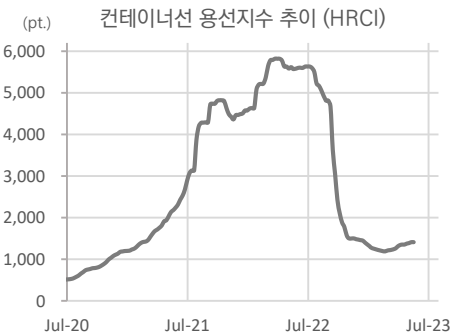
	Benzene	Toluene	Xylene
가격	760 ▼ 30	825 ▼ 20	950 ▼ 30
Spread*	233 ▼ 37	298 ▼ 27	423 ▼ 37

※ Spread : Naphtha 대비 편차



	'23.6.30.	'23.6.21.	증감
SCFI	953.60	924.29	▲ 29.31
美서안	1,408	1,173	▲ 235
美동안	2,368	2,061	▲ 307
유럽	763	793	▼ 30
지중해	1,466	1,588	▼ 122
동남아	169	165	▲ 4
중동	1,226	1,226	-
호주	260	272	▼ 12
남미	2,532	2,419	▲ 113
日서안	329	329	-
日동안	327	327	-
한국	131	137	▼ 6
동서Africa	2,672	2,712	▼ 40
남Africa	1,297	1,317	▼ 20

* 美서안, 美동안: \$/FEU, 그 외: \$/TEU 사용



선형 (TEU)	건조* 기간	\$/Day	+/-**	성약주차
700	A 6개월	7,000	▼ 5,000	5월3주
1,100	A 12개월	13,750	▲ 2,250	6월3주
1,600	A 12개월	16,000	▼ 2,250	6월3주
2,200	A 2개월	20,250	▼ 250	6월2주
2,700	A 8개월	20,000	▲ 2,000	6월3주
5,000	A 24개월	24,000	▲ 3,000	6월2주
5,500	A 7개월	28,000	▲ 3,000	6월1주
7,000	A 24개월	32,500	▼ 11,500	4월1주
9,000	A 24개월	32,000	▼ 15,000	6월3주

* A: '05년 이후 / B: '01~'05년 / C: '01년 이전
** 직전 성약 대비

중 합 SCFI 4주 만에 반등, 북미항로 운임 인상이 반등을 견인

- 북미항로 일시 반등했으나 신조 대형선 인도가 이어지며 공급 압박에 따른 약세 지속 전망. 6월 24,000TEU 4척, 13,000TEU 6척 외 7~8월에도 초대형선 인도가 이어질 예정
- 5월 정시성은 66.8%로 전년대비 30.3%p, 전월대비 2.7%p 개선. 전반적인 물동량 부진이 혼란을 초래하는 산발적인 이슈(파나마 가뭄, ILWU 태업)들을 상쇄시키며 정시성 개선은 지속

미주항로 美 동서안 4주, 선박 감축 및 파나마 규제 4주 만에 반등

- 지난 1년간 컨선 전체 선대가 5.4% 증가한 반면 북미항로 투입 선박은 12.6% 감소. 특히 북미항로 점유율 Top3인 CMACGM(-10%), 머스크(-19%), 코스코(-17%) 모두 10% 넘게 축소하며 손익 개선을 위한 공급 조절 강화
- 캐나다ILWU는 7/1부터 3일간 파업에 돌입. 美ILWU가 이에 동조하여 미국을 우회하는 캐나다 화물을 처리하지 않기로 발표함에 따라 사태 지속 시 캐나다항 운송 차질 예상
- 5월 정시성은 서안 52.6%(전년비+30.6%p, 전월비+2.4%p), 동안42.9%(전년비+22.7%p, 전월비-3.3%p)를 기록. 파나마 정체로 인해 동안 정시성은 전월 대비 부진. 단, 지난주 현지 집중 호우로 인해 예고되었던 추가 흡수 제한은 일시 연기

유럽항로 유럽항로 10주 연속 하락, 공급 압박 지속

- 7월까지 휴가철 영향으로 물동량 약세, 2분기부터 지속 중인 대형선 인도는 공급 부담을 가중시키며 하방 압력 증가. 아시아-유럽항로 부진은 유럽 역내 피더 물동량에도 악영향을 끼치며 유럽 최대 피더사 유니피더는 지난 1년간 선단의 17.9%(25,000TEU)를 감축
- 5월 유럽항로 정시성은 67.7%로 전년대비 42.1%p, 전월대비 5.4%p 개선, 지중해항로도 67.7%로 전년대비 20%p, 전월대비 0.8%p 개선

연근해/기타 동남아 항로, 보합세

- 5월 한국과 동남아 8국을 오간 컨테이너 물동량은 31.9만TEU로 전년 동월 대비 7%감소. 수출 물동량이 6% 감소했으며 최대 무역국인 베트남의 부진(-19%) 심화

KCCI (KOBEC Container Composite Index)

Group	Code	Route	Weight	'23.7.3.	'23.6.26.	증감
종합지수	KCCI			1,231	1,261	▼ 30
Mainlane 원양항로	KUWI	USWC	북미서안	15.0%	1,362	1,340 ▲ 22
	KUEI	USEC	북미동안	10.0%	2,290	2,262 ▲ 28
	KNEI	Europe	북유럽	10.0%	1,215	1,283 ▼ 68
	KMDI	Mediterranean	지중해	5.0%	2,189	2,291 ▼ 102
Non- Mainlane 중장거리항로	KMEI	Middle East	중동	5.0%	1,805	1,893 ▼ 88
	KAUI	Australia	오세아니아	5.0%	608	652 ▼ 44
	KLEI	Latin America East Coast	중남미동안	5.0%	2,718	2,613 ▲ 105
	KLWI	Latin America West Coast	중남미서안	5.0%	2,271	2,277 ▼ 6
	KSAI	South Africa	남아프리카	2.5%	1,549	1,662 ▼ 113
	KWAI	West Africa	서아프리카	2.5%	2,503	2,579 ▼ 76
Intra Asia 연근해항로	KCI	China	중국	15.0%	91	121 ▼ 30
	KJI	Japan	일본	10.0%	361	429 ▼ 68
	KSEI	South East Asia	동남아	10.0%	445	515 ▼ 70

* 부산항 선적, 해상 수출 SPOT 운임, USD, 전 항로 40FT Dry Container 기준

「컨테이너선 선대, '25년에 총 3천만TEU 도달 전망」 (Reuters_23.6.27)

- 지난 2년 간 신조 발주가 이어지면서 '17년 2천만TEU에 불과했던 글로벌 컨 선대는 '25년에 3천만TEU에 도달할 전망. 클락슨에 따르면, 팬데믹 동안 이어진 대형 신조선 발주로 인해 '23년 200만TEU, '24년 250만TEU, '25년 190만TEU가 인도될 예정. 한편, 최근 친환경 선박 인도가 증가하며 친환경 선박 비율은 '23년 6월 37%에서 '25년말 51%로 증가할 전망

「신조선 인도가 시작되면서 피더 선형 용선료는 하락」 (로이드리스트_23.6.28)

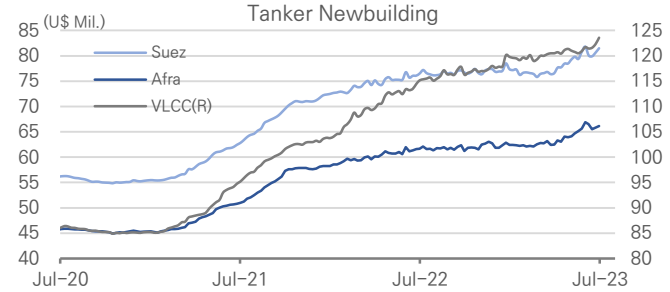
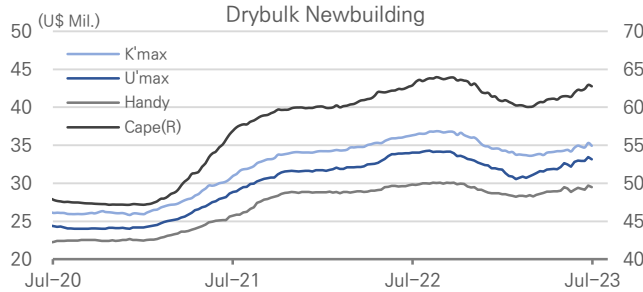
- 현재까지 인도된 신조선은 약 76만TEU이며 연말까지 150만TEU 추가 인도 예정. 반면, 폐선은 약 6.5만TEU에 불과하여 공급 증가세 지속. 대형 및 중형선은 용선 수요가 지속되고 있는 반면 1,700~1,900TEU급 피더 선형은 공급 증가에 따른 용선료 하락 심화. 한편, 선사들은 공급 과잉에 대응하여 감속 운항과 임시 결항을 적극 시행 중이나 시장 하락을 막기에는 역부족. 알파라이너는 당분간 시장 약세 지속 전망

※ 자료 : 상해항운교역소, Howe Robinson, 주요 전문지 등

Sale & Purchase

Newbuilding & Resale

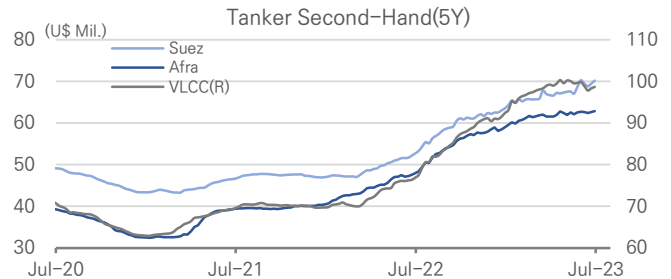
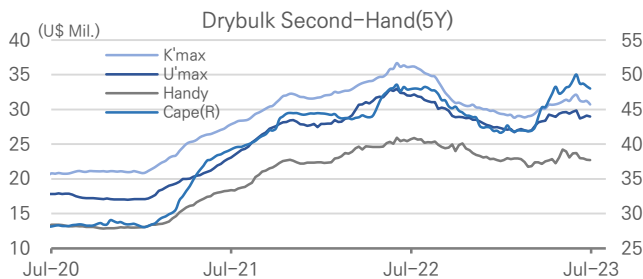
Type		DWT	Newbuilding				Resale			
			금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Drybulk	Cape	180K	62.77	▼ 0.19	61.14	62.15	61.27	▼ 0.13	58.15	59.32
	Kamsarmax	82K	34.92	▼ 0.37	34.18	35.57	37.02	▼ 0.58	36.89	39.47
	Ultramax	64K	33.16	▼ 0.30	31.86	33.05	36.08	▼ 0.56	35.69	37.23
	Handy	33K	29.47	▼ 0.24	28.83	29.36	29.74	▼ 0.46	29.08	29.86
Tanker	VLCC	310K	123.57	▲ 1.24	120.56	113.45	125.17	▼ 0.27	124.35	106.21
	Suezmax	160K	81.51	▲ 0.84	78.15	75.73	87.23	▲ 0.59	84.64	74.28
	Aframax	105K	66.16	▲ 0.33	63.72	61.08	75.24	▲ 0.80	73.93	63.10



Type	Size	Buyer	Builder	Price	No.	Delivery	Remarks
Container	24,000 TEU	CMA CGM	Yangzi Xinfu SB	-	10	'26-'27	LNG Capable
Container	9,000 TEU	Maersk	Jiangsu New YZJ	-	6	'26-'27	Methanol Capable
Tanker	3,490 DWT	Ningbo Ganglong	Zhoushan Ningshing	-	1	'25	-

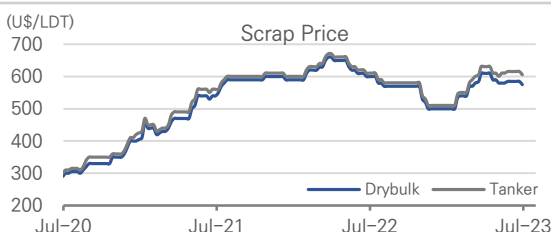
Secondhand

Type	DWT	5 Years Old				10 Years Old				
		금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균	
Drybulk	Cape	180K	48.01	▼ 0.32	45.33	38.08	30.51	▼ 0.53	29.93	27.54
	Kamsarmax	82K	30.72	▼ 0.50	30.22	27.60	21.09	▼ 1.50	21.99	19.46
	Ultramax	64K	28.97	▼ 0.16	28.29	23.40	20.04	▼ 0.29	19.82	16.54
	Handy	33K	22.70	▼ 0.05	22.84	18.52	15.24	▲ 0.20	15.47	12.29
Tanker	VLCC	310K	98.69	▲ 0.35	98.11	68.22	72.96	▲ 0.32	73.03	45.96
	Suezmax	160K	70.12	▲ 0.71	66.98	45.99	56.17	▲ 0.74	52.77	30.59
	Aframax	105K	62.84	▲ 0.19	61.71	37.58	51.62	▲ 0.26	49.55	24.03



Type	Vessel	Size	Built	Builder	Price	Buyer
Tanker	MELODIA	158,777 DWT	2011	Samsung HI	\$47.5m	Middle Eastern buyers
Tanker	PRO TRIUMPH	105,272 DWT	2009	Hyundai HI (Ulsan)	\$39m	Undisclosed
Bulker	AQUARANGE	179,842 DWT	2011	HHIC-Phil (SUBIC SY)	\$23.5m	Costamare Shipping

Scrap Price



	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'23평균	'22평균	금주	+/-	'23평균	'22평균
Bulker	520	▼ 10	544	585	575	▼ 10	570	588
Tanker	540	▼ 10	558	595	605	▼ 10	589	598

용 어	해 설
공선	선박이 화물을 선적하지 않은 상태
내로우빔 (Narrow Beam)	좁은 선폭의 선박
샴시 (Chassi)	컨테이너를 탑재하여 일체화되는 트레일러의 대차
와이드빔 (Wide Beam)	넓은 선폭의 선박
용선료	선박을 빌리고(용선) 이에 대한 이용대금으로 선주에게 지불되는 금액
용선주	선박을 용선하는(대여받는) 자
정시성	정기선의 운항일정 준수 정도를 판단하기 위한 지표. 공표 일정 대비 실제 운항 결과를 반영하여 산출
Aframax	재화중량톤(DWT) 8~12만톤으로 원유를 운송하는 선박
ARA (Amsterdam-Rotterdam-Antwerp)	유럽의 주요 수출입 항구, 암스테르담, 로테르담, 앤트워프의 약자
Ballast	공선 상태에서 선박의 안정성 및 감항성 유지를 위해 해수를 선박에 싣는 행위
Cape	재화중량톤(DWT) 10만톤 이상의 대형 건화물선으로 철광석과 석탄을 주로 운송
CBM (Cubic Meter)	가로, 세로, 높이가 각 1미터인 부피 단위
DWT (Dead Weight Tonnage)	재화중량톤. 선박이 화물을 적재할 수 있는 최대 무게를 의미
F/H (Front Haul)	다수의 화물수송이 이루어지는 선종별 주 수송구간(건화물선 대서양→태평양)
FE	‘철’을 의미하는 ferro의 약어. 보통 철광석의 철분 함량을 표시 (FE 62%)
Feeder	대형 항만과 인근 중소형 항만 간 컨테이너를 수송하는 서비스 또는 선박
FEU (Forty-foot Equivalent Units)	길이 40피트(feet) 컨테이너 박스 1개를 나타내는 단위. 1FEU=2TEU
FFA (Forward Freight Agreement)	운임선도거래. 미래 특정 기간의 운임을 현재 시점에서 확정하여 계약하는 거래
Handy	재화중량톤(DWT) 4만톤 미만의 소형 건화물선
HRC (Hot Rolled Coil)	열연강판. 철 슬라브를 압연하여 생산한 1차 제품으로 냉연강판, 강관 등의 소재로 쓰임
HRCI (Howe Robinson Container Index)	호이-로빈슨 컨테이너선 용선지수
HSFO (High Sulfur Fuel Oil)	유황성분의 함량이 0.5% 초과 / 3.5% 이하인 고유황 연료유
Indon	인도네시아
Kamsarmax	재화중량톤(DWT) 8~9만톤 규모의 건화물선
LA/LB (Los Angeles/Long Beach)	미국 서부 대표 항만인 로스앤젤레스-롱비치 항을 의미
LDT (Light Displacement Tonnage)	경화배수톤. 화물을 제외한 선박자체의 중량으로 선박 해체 매각 시 지급하는 선가의 기준
LR2 (Long Range2)	재화중량톤(DWT) 8~12만톤급 유조선으로 주로 석유제품을 운송
LSFO (Low Sulfur Fuel Oil)	유황성분의 함량이 0.5% 이하인 저유황 연료유
MR (Medium Range)	재화중량톤(DWT) 4~6만톤 규모의 유조선으로 석유제품을 운송
Pac RV (Pacific Round Voyage)	태평양 역내를 왕복 운항하는 순환 항로
Panamax	재화중량톤(DWT) 7~8만톤 규모의 건화물선
PMI (Purchasing Managers' Index)	구매관리자지수. 기업의 구매담당자 대상 설문을 통해 제조업 분야의 경기 판단 지표로 사용
Rebar (Reinforcing bar)	철근
SB (ShipBuilding)	조선(소)
SCFI (Shanghai Containerized Freight Index)	상하이 컨테이너선 운임지수
Suezmax	재화중량톤(DWT) 12~20만톤급 원유 운반선. 수에즈 운하를 통과할 수 있는 최대 크기의 유조선
T/A (Trans Atlantic)	대서양 역내를 운항하는 항로
TEU (Twenty-foot Equivalent Units)	길이 20피트(feet) 컨테이너 박스 1개를 나타내는 단위
Ultramax	재화중량톤(DWT) 6~7만톤 규모의 건화물선
VLCC (Very Large Crude-Oil Carrier)	재화중량톤(DWT) 20만톤 이상 초대형 원유운반선
WS (Worldwide Tanker Nominal Freight Scale)	주요 항로별 기준 운임율(Flat Rate)을 상대지수로 나타낸 지표
WTI (West Texas Intermediate)	서부 텍사스산 원유. 영국 북해의 브렌트유, 중동의 두바이유와 함께 세계 3대 유종

KOBC Drybulk Panelists

	Jangsoo Shipping		Flaship		Ascent Bulk		Daesang Shipping
	Basim Chartering		Max-Bridge		Greatwall International		Ace Chartering
	Kaya Shipping		Interlink		Optima International Shanghai		M.I.T Chartering & Agency
	Good Turn Transportation		Ocean Robin Shipping		Howe Robinson Singapore		OHY Shipping
	BNS Shipping						

KOBC Tanker Panelists

	Presco International		Reshamwala Shipbrokers		Neostar Maritime		KOEL International
	Hans Shipping		Nav Maritime		Seoul Line		

KOBC Container Panelists

	Unico Logistics		Pactra International		Eunsan Shipping & Aircargo		Euroline Global
	Taewoong Logistics		Samsung SDS		Hyundai Glovis		Ramses
	CJ Logistics		LX Pantos		Posco Flow		Onnuri Logistics
	Joosung		Sejung Shipping		Lotte Global Logistics		PNS Networks
	NTI Logistics						

KOBC S&P Panelists

	Gyro Maritime		Forocean Shipbroking		Mcquilling		Pioneer Shipbrokers (Vietnam)
	Hanbada Corporation		Wirana Shipping Corporation		Fides Corp.		Harvest Shipbrokers
	Kims Maritime		GMS Korea		Maxmart Shipping & Trading		SSY London
	Haidely Shipping		STL Shipping		HIT Marine Company		Reshamwala Shipbrokers
	Seasure Shipbroking						